

文章编号: 1003 - 6636(2012)06 - 0021 - 07; 中图分类号: F063. 2; 文献标识码: A

# 政府竞争、基础设施建设与中国市场一体化

张美涛

(厦门大学经济学院, 福建 厦门 361005; 贵州省社会科学院城市经济研究所, 贵州 贵阳 550002)

**摘 要:** 本文基于政府竞争的视角, 利用中国分税制后 15 年的相关面板数据, 探讨了生产性基础设施投入对地区市场一体化的影响。结果发现, 生产性基础设施投入对市场一体化程度有较为显著的影响, 而 GDP 的提高, 会促使市场更趋于多样化。在同一区域内, 且地理位置上相邻的两省, 若两者间在经济发展水平和产业结构上不具有竞争性, 通常这两省间在生产性基础设施投入上不存在相互影响。若两省间经济发展水平具有相似性, 则会产生较强的政治竞争性, 省份之间在生产性基础设施投入上会存在相互影响。

**关键词:** 市场一体化; 政府竞争; 地区专业化指数; 基础设施

## Government Competition, Infrastructure construction and the Integration of Chinese Market

ZHANG Mei-tao

(School Economics of Xiamen University, Xiamen, Fujian 361005; Institute of Urban Economics, Guizhou Provincial Academy of Social Sciences, Guiyang, Guizhou 550002, China)

**Abstract:** With theoretical and empirical studies on the 15 years panel data after the tax-sharing system implementation, this paper probes into the effect on productive infrastructure expenditure with regional market integration from the perspective of regional competition. The result shows that, the productive infrastructure investment has a comparatively significant effect to the market integration. The improvement of GDP tends to lead more market diversification. In the same region, the two provinces adjacent geographically do not affect each other's productive infrastructure investment if their economic development level and industrial structure are not competitive. However, if they rank in the similar economic development level, strong political competition and mutual impact will be generated.

**Key words:** market integration; government competition; regional specialization index; infrastructure

## 一、引言

制造业直接体现了一个国家或地区的生产力水平, 是区别发展中国家和发达国家的重要因素。在一国国内, 一个地区制造业的发展与集聚程度直接代表了该地区经济发展水平。按照克鲁格曼(Krugman)的新经济地理学原理, 产业集聚的地方, 在未达到该地区人口聚集的饱和度之前, 生活在“中心区域”居民的生活成本和所买到的工业制成品价格都将低于“外围”地区。在中国, 从“西部开发”到“重振东北老工业基地”, 再到“中部崛起”等区域政策实施的过程中, 各地制造业的发展水平在十几年间发生了怎样的变化? 这些变化对缩小区域间的差距产生了怎样的影响? 这些变化是否会与地方政府间的竞争而形成的地区之间基础设施建设水平的差异存在某种关系? 以上是本文研究的出发点。

收稿日期: 2012 - 07 - 05

基金项目: 教育部规划基金项目“地区竞争、政府治理与产业空间重组”(12YJA790222)。

作者简介: 张美涛(1972 -), 女, 陕西西安人, 厦门大学经济学院博士生, 贵州省社会科学院城市经济研究所副研究员, 主要研究方向为公共经济政策。

不同的竞争机制会带来不同的竞争结果,中国和国外的地方政府竞争最大的区别在于,国外地方政府间的标尺竞争主要是基于蒂布特(Tiebout)的居民“用脚投票”的竞争性原理的税率竞争。<sup>①</sup>而中国各省级政府间的竞争机制来自于“晋升激励”,从而形成了“向上负责”的标尺竞争。在既定的政府管理体制下,经济分权导致地方政府之间围绕经济资源展开竞争(周黎安,2007)<sup>[1]</sup>。自20世纪80年代初以来,地方官员的选拔和提升的标准由过去的纯政治指标变成经济绩效指标,尤其是地方GDP增长的绩效,系统的经验研究也证实了这一点(Li and Zhou,2004)<sup>[2]</sup>。在政治晋升博弈中,因只有有限数量的人可以获得提升,某个人获得提升将直接降低另一人提升的机会,一人所得构成另一人所失,因此参与人面临的是一个零和博弈。“官场”竞争的逻辑将深刻地影响由官员所主导的经济竞争的方式和内容,同时也影响着他所执政地区的各项经济社会指标,而且对扩大或缩小区域间的差距也有着重要影响。现有的文献普遍认为由于地方政府的“向上负责”激励竞争,导致财政税收激增,从而使得该地区的基础设施建设更好。

近年来,国内外关于公共产品的供给与政府间竞争的成果较多。归结起来大致如下:(1)从博弈论的角度,在代议制民主制度的背景下,探讨异质性与同质性居民在政府选举中的不同行为,阐述政府的决策者选择公共产品供给的政策,导致地区间公共产品供给趋同(Toshihiro Ihori and CC Yang,2009)<sup>[3]</sup>。(2)从激励理论的角度,论述地方官员的政治竞争。周黎安(2004)认为,中国地方官员具有双重特征,他们既是“经济参与者”,同时也是“政治参与者”,他们关注政治晋升和政治收益,各地的官员不仅在经济上为财税和利润而竞争,同时也为“官场”上晋升而竞争。<sup>[4]</sup>徐现祥、王贤彬(2010)研究表明,在政治上集权、经济上分权的经济体,即中央任命地方官员、地方官员为增长而竞争的经济体里,不仅会出现竞争效应,还会出现极化效应,正是极化效应决定了理性的地方官员在增长竞争中将采取不同的经济增长行为。<sup>[5]</sup>(3)从实证的角度出发,论述政府竞争与财政收入的关系。如踪家峰等(2009)用空间计量经济学的方法模拟得到的结果表明,中国各个省级财政收入存在着正相关性,一个省的财政收入对于该省的相邻省份有着正向的影响,从而说明中国地方政府间存在着为增加财政收入而进行的攀比竞赛。<sup>[6]</sup>范剑勇(2004)实证分析了中国1980—2001年地区专业化和产业集中率的变化情况,研究发现,改革以来中国地区间的专业化水平和市场一体化水平已有提高,产业布局已发生根本改变,绝大部分行业已经或正在转移进入东部沿海地区;中国当时呈现出“产业高集聚、地区低专业化”的状况,国内市场一体化水平总体上仍较低,且滞后于对外的一体化水平,这一现状使得制造业集中于东部沿海地区,无法向中部地区转移,进而推动了地区差距不断扩大。<sup>[7]</sup>郭庆旺、贾俊雪(2010)通过实证分析,指出财政分权特别是财政收入分权对县级地方政府支出规模的影响在一定程度上取决于政府组织结构的特点。<sup>[8]</sup>(4)从制度安排的角度,论述竞争中的政府具体会做出什么样的行为?在政府间相互作用的情况下,公共物品供给是有效率的还是无效的?是超供给还是供给不足?如刘洪泰(2009)认为地方政府竞争能够促进公共物品的有效供给。<sup>[9]</sup>

可是鲜有文献从税收竞争和政治竞争的角度去考虑区域的生产性基础设施建设对市场一体化程度的影响。本文拟借用新经济地理学的自由资本(F-C)模型的假设对这一问题进行探讨,分析在两种竞争并存的情况下政治竞争是否会带来生产性基础设施投入的增加?生产性基础设施建设的投入是否真的促进了中国区域市场的一体化?

## 二、理论分析

一般认为,良好的基础设施和服务,将通过提高生产率、降低成本、增加规模报酬以及获得聚集经济等途径,促进区域经济的发展。

### (一) 概念界定

1. 基础设施。基础设施是为社会生产及生活提供公共条件和公共服务的部门、设施及机构的社会综合体。<sup>[10]</sup>在发展经济学中,通常把基础设施称之为“社会间接资本”,基础设施有广义和狭义之分,狭义的基础设施只包含物质条件、工程设施和有形资产的部门和行业,如交通、通信、电力、自来水、管道煤气、卫生设施与排污、固体废物的收集与处理、防洪及灌溉工程等。广义的基础设施不仅包括有形的物质基础设施,还包括文化、教育、科学技术

<sup>①</sup>蒂布特(Tiebout)的居民“用脚投票”的竞争性原理,即为了想要稳定本地区的居民,赢得下届的竞选,地方政府必须进行税率竞争——争相降低税率,以赢得更多的选票。

等无形资产的部分。在不同的国家和地区,由于体制和环境的差异,对基础设施的含义和理解也有所差异。

按照功能标准可以把基础设施分为经济、社会和行政基础设施三种类型<sup>[10] 207-209</sup>。其中,经济基础设施亦称自然基础设施,主要由三个部分组成:(1) 交通系统,包括铁路、公路、水运、管道运输、航空运输及城市交通等。(2) 公用事业系统,包括能源、给排水、管道煤气、电信、环境保护等。(3) 公共工程,包括防洪工程、灌溉工程、防护林工程等。社会基础设施是指科技教育、医疗卫生、住房和休闲娱乐等方面的设施。行政基础设施则是提供法律实施、行政管理和协调等方面的设施。按照职能的不同,也可将基础设施分为生产性、生活性和社会性基础设施三种类型。

2. 市场一体化。市场一体化既包含市场一体化含义的本身,也包含产业结构一体化。市场一体化就是建立区域内一体化的消费品市场、资本市场、技术市场及人才市场,以消除各种阻碍要素合理流动的非市场干预,为区域一体化营造合理的经济基础。产业结构一体化是指以企业为主,通过兼并、重组的形式,追求经营规模化、竞争规范化的产业整合模式,以提高区域经济整体竞争力。

## (二) 地方政府税收与资本收益——一个简单的模型

竞争为制度创新提供了动力和环境。只要有政府,就有政府竞争,它存在于政府内部、政府之间及政府内外,涉及政治、经济、财政等领域。为此,各级地方政府都试图从各自利益出发,进行制度创新,设计更优的制度安排,以确立自己的竞争地位。

地区间的税收竞争主要是指通过降低纳税人的税收负担来吸引有价值的经济资源流入;公共支出竞争则是指地区间以公共产品和公共服务水平供给的手段来竞争稀缺经济资源。由于现实经济中政府主要是通过税收手段来为公共支出筹资,因而这两种性质不同的竞争方式,最终都会在地区间的税负水平中得到反映。

按照新制度经济学的国家理论,政府就是一家企业,“它用保护和正义来换取收益。”<sup>[11]</sup> 本文所说的政府竞争,仅指地方政府间的竞争,不包括中央政府与地方政府的博弈。在此我们假设中国地方政府既是一个“利维坦”政府(即强权政府,对税收有统一的威慑力,能在其政府权力下保证收得到税。)<sup>[12]</sup>,又是一个“向上负责”的政府。既然“向上负责”,那么就需要最大化本地区的 GDP 和财政收入,以便提供更好的公共物品,获得晋升的机会。在这样的情况下,我们假设:

1. 两种生产要素,即资本  $K$  和劳动力  $L$ 。其中  $K$  为可自由流动生产要素, $L$  为不可流动生产要素;

2. 政府的职责主要是提供公共产品和公共服务。如前所述,公共产品可分为民生性和生产性的,或竞争性的与非竞争性的,在此仅讨论生产性基础设施对市场一体化的作用。

3. 政府仅以其税收收入来提供公共产品,不考虑发行债券的收入。假设两个地区一东、西部,两个地区用  $K$  和  $L$  生产同质的私人商品,产品的交易成本为 0,但要素价格在两地区间是不同的,资本为物质资本。政府的唯一作用是征税,并把税收无成本地转化为公共产品,且两地区政府投资公共产品的偏好都一样。

生产函数为:  $Y = F(K, L)$ , 并满足 Inada 条件,即  $F_K, F_L, F_{KL} > 0$ ,  $F_{KK}, F_{LL} < 0$ 。 $K$  和  $K^*$  分别代表东、西部的流动要素—资本,  $K + K^* = K^w = 1$

资本完全流动时,资本的空间分布是由资本的税后平均收益均等化所决定的,  $t^K$  和  $t^{K^*}$  分别表示东、西部对资本征税的税率,因此有:

$$F_K(K, L) \cdot (1 - t^K) = F_K[(1 - K), L] \cdot (1 - t^{K^*}) \quad (1)$$

政府相当于公司,要最大化自己的利润,即最大化自己的财政收入,然后无成本地转化为政府支出  $G$  来提供公共物品,即有多少  $G$  就提供多少公共物品,  $t^K$  为上缴中央财政的税率,因此:

$$G = F(K, L) - W \cdot L - r^* \cdot K - t^K \cdot K \quad (2)$$

(2) 式对  $K$  求导,即得到对流动要素  $K$  征税的均衡条件:

$$F_K = r^* + t^K \quad (3)$$

其中,  $W$  为劳动收入,  $r^*$  为利率,  $t^K$  为对资本征税的税率,即资本的边际收益率 = 利率 + 对资本征税的税率。

假定执政者的目标函数为最大化该地区的居民消费  $C$ , 以满足其提供公共产品的需求,  $P_x$  为公共产品的价格:  $\text{Max}: C = F(K, L) - r^* \cdot K - P_x \cdot G \quad (4)$

$$\text{那么有: } P_x \cdot G = F(K, L) - C - r^* \cdot K \quad (4a)$$

将(2)式代入到(4)式得:

$$C = F(K, L) - r^* \cdot K - P_X [F(K, L) - w \cdot L - r^* \cdot K - t^K \cdot K] \quad (5)$$

整理等式两边得:

$$C = (1 - P_X) F(K, L) - (1 - P_X) r^* \cdot K + P_X \cdot w \cdot L + P_X \cdot t^K \cdot K \quad (6)$$

要最大化资本的边际收益,对(6)式两边对K求导:

$$(1 - P_X) F_K - (1 - P_X) r^* + P_X \cdot t^K = 0 \quad (7)$$

$$F_K = r^* - \frac{P_X}{1 - P_X} \cdot t^K \quad (8)$$

在利率和税率既定的情况下,对式(8)需分以下几种情况讨论:

(1) 当  $P_X = 0$  时,则  $F_K = r^*$ , 即当公共物品价格为“0”时,资本的边际收益 = 利率。

(2) 当  $0 < P_X < 1$  时,资本的边际收益随公共物品价格的递减而递增,随公共物品价格的递增而递减,即资本边际收益与公共物品价格呈反方向变动。

(3) 当  $P_X > 1$  时,资本的边际收益随公共物品价格的递减而递增,递增而递减,与  $0 < P_X < 1$  时的情形相同。

此外,当  $P_X = 1$  时没有意义,  $P_X < 0$ , 在现实生活中不可能存在。

从理论上讲,当税率、利率既定时,资本的边际收益会随地方政府公共物品提供价格的降低而增加,随着资本边际收益的增加,资本会在某地区聚集。地方政府提供的公共物品具有规模效应,即价格随其规模的增大而降低,由此也能带来更高的资本边际收益率,更高的资本集聚度。相应地,该地区的经济发展水平会越高,在现行的经济指标考核情况下,该地区行政领导的晋升机会就越多。

那么中国近15年来的情况究竟如何? 是否存在上述理论模型推导所描述的情形呢? 为此,我们将对此进行实证分析,观察在现有的制度安排下,生产性基础设施投入对市场一体化的影响程度,以及相邻地区间在政治竞争的情况下,对生产性基础设施投入的影响程度。

### 三、实证分析

#### (一) 变量选取

1. 选用制造业专业化指数作为产业集聚程度的指标。新经济地理学主要的两个假定是:(1) 垄断竞争的市场结构;(2) 制造业产品跨地区销售具有运输成本。产品差异性的大小,决定了垄断竞争和规模报酬递增的大小,从而决定了某一制造业产品的生产只能由一家垄断厂商或少数厂商来完成。因此,一个地区内制造业产品的种类数与既定地区内的制造业劳动力数量成正比,而制造业种类数恰恰是一个地区市场规模效应的表现,由此,市场规模效应与地区内制造业从业人员数量有紧密的联系。<sup>[13]</sup> 根据以上分析,我们选用制造业专业化指数作为产业集聚程度的指标。

2. 选取地区专业化指数来代表地区产业结构的差异,代表本地区与全国平均水平的差异。在此借用范剑勇(2004)的地区相对专业化指数:

$$K_i = \sum_k |s_i^k - \bar{s}_i^k|, \text{ 其中, } \bar{s}_i^k = \frac{\sum_{j \neq i} E_i^k}{\sum_k \sum_{j \neq i} E_i^k} \quad (9)$$

$$K_{ij} = \sum_k |s_i^k - s_j^k| \quad (10)$$

其中,  $i, j, k$  分别为地区  $i$ 、地区  $j$ 、行业  $k$ ,  $E_i^k$  为地区  $i$  行业  $k$  的从业人员数,  $s_i^k = E_i^k / \sum_k E_i^k$ 。式(9)表示地区相对专业化指数,即某一地区各行业的专业化系数与全国其余地区相应行业的专业化系数差的绝对值之和,测度的是第  $i$  地区与其余地区平均水平的制造业结构差异程度,或称第  $i$  地区的专业化程度。式(10)表示地区间专业化指数,直接衡量的是两个地区间制造业结构的差异程度,取值范围为0—2,数值越大代表两地区的制造业结构差异越强。

3. 生产性基础设施财政支出。按照财政支出与国家职能的分类,其中涉及经济建设费支出主要包括基本建设支出、流动资金支出、地质勘探支出、国家物资储备支出、工业交通部门基金支出、商贸部门基金支出等。<sup>①</sup> 据此,2006年以前的生产性基础建设支出内容包括基本建设、地质勘探、工业交通部门费用、流动资金、城市维护等费

①按《中国统计年鉴》分类。

用。2007—2009 年生产性基础设施建设主要包括环境保护、城乡社区事务、农林水事务、交通运输、工商业金融等事务。<sup>①</sup>

## (二) 实证分析

我们对 1995 年和 2009 年的各区域制造业聚集度做了比较(见表 1)。从表 1 可以看出,到 2009 年,制造业不断向东部、中部地区集中,西南地区略有上升。

表 1 1995、2009 年各区域制造业专业化水平变动趋势

	东部地区	东北三省	中部地区	西南地区	西北地区
1995 年	0.0486	0.1088	0.0236	0.0108	0.0606
2009 年	0.5178	0.0812	0.1218	0.0969	0.0428

### 1. 模型设定

1995 年以来中国各省(市、区)的制造业专业化指数呈现较为明显的上升趋势,因此,我们假设解释变量与被解释变量之间存在线性关系,并建立以下面板数据模型:

$$SPI_{it} = C_{it} + \beta_{it} \ln INFI_{it} + \beta_{it} \ln GDP_{it} + u_{it} \quad (11)$$

其中, SPI 表示各地区专业化指数, INFI 表示各地生产性基础设施财政支出, GDP 为各省(市、区)的国内生产总值。

### 2. 数据来源

本文实证模型的数据样本使用的是 1995—2009 年中国 31 个省(市、区)的制造业、GDP 以及生产性基础设施财政支出数据。1994 年中国开始实行分税制改革,到 1995 年才显现效果,由此,从 1995 年才可以较为清楚地观察到伴随着地方官员的政治竞争,其财政支出中用于生产性基础设施建设与市场一体化发展的关系。本文使用的数据全部来自《中国统计年鉴》。

### 3. 回归结果

本文使用 Eviews 软件包 5.0 对 1995—2009 年中国 31 个省(市、区)的面板数据做了个体固定效应模型、时间固定效应模型,个体与时间双固定效应模型,并进行 Hausman 检验,最后确定采用时间固定效应模型,其各项统计指标都比较显著。时间固定效应模型表达为:

$$SPI = 0.5 + 0.01 \ln INFI_{it} - 0.05 \ln GDP_{it} - 0.08 D_1 - 0.09 D_2 + 0.09 D_3 + 0.07 D_4 - 0.12 D_5 + 0.05 D_6 - 0.12 D_7 - 0.18 D_8 + 0.03 D_9 + 0.04 D_{10} + 0.06 D_{11} + 0.06 D_{12} + 0.07 D_{13} + 0.06 D_{14} \quad (2.09) \quad (9.99) \quad R^2 = 0.85 \quad SSE = 0.60$$

其中虚拟变量  $D_1, D_2, \dots, D_{14}$  的定义是:  $D_t = \begin{cases} 1, & \text{如果属于第 } t \text{ 个截面, } t = 1995 \dots 2009 \\ 0, & \text{其他} \end{cases}$ 。具体情况报告见表 2。

表 2 时间固定效应模型结果

Variable	Estimation	Std. Error	t - Statistic	Prob.
Coefficient	0.502526	0.32236	15.59029	0.0000
INFI	0.011954	0.005715	2.091819	0.0370
GDP	-0.05033	0.005033	-9.999097	0.0000

回归结果表明,基础设施建设支出每增加 1 个百分点,会使地区专业化指数增加 1 个百分点,而 GDP 每增加 1 个百分点会使地区专业化指数减少 5 个百分点。即生产性基础设施建设对地区专业化指数有较为显著的影响,而 GDP 增长会使该地区产业结构更趋于多样化。这符合客观事实,目前经济发达省份的产业结构已经从集中向多样化方向发展。

为了进一步检验各区域内省(市、区)之间由于政治竞争的原因,导致在生产性基础设施投入方面产生的相互

<sup>①</sup>由于 2006 年前后的统计口径稍有不同,因此生产性基础建设支出内容在 2006 年之后发生了变化。

影响,我们分区域并对区域内相邻两省的生产性基础设施建设投入做了 Granger 因果检验。根据 AIC、BIC 准则,找到最佳滞后阶数。由于篇幅所限,只报告有因果关系的省份(见表 3)。

表 3 Granger 因果检验的结果

地区	检验变量	1995—2009 年		因果关系
		滞后阶数	统计量 P 值	
东部地区	天津→北京	4	0.0157	单向
	山东→河北	4	0.0699	单向
	江苏→福建	4	0.0617	单向
	浙江→福建	4	0.0351	单向
东北地区	吉林→黑龙江	2	0.0003	双向
	黑龙江→吉林	2	0.0005	双向
	黑龙江→辽宁	2	0.0001	双向
	辽宁→黑龙江	2	0.0023	双向
	辽宁→吉林	2	0.045	双向
	吉林→辽宁	2	0.0035	双向
中部地区	江西→安徽	1	0.0027	双向
	安徽→江西	1	0.0004	双向
	湖南→湖北	1	0.00374	双向
	湖北→湖南	1	0.0089	双向
	河南→山西	1	0.0073	双向
	山西→河南	1	0.009	双向
	湖南→江西	1	0.0004	双向
	江西→湖南	1	0.0041	双向
西南地区	广西→贵州	1	0.0187	双向
	贵州→广西	1	0	双向
	四川→重庆	2	0.0318	双向
	重庆→四川	2	0.0963	双向
	贵州→四川	1	0.0918	单向
	云南→贵州	4	0.0393	单向
西北地区	陕西→甘肃	1	0.0180	双向
	甘肃→陕西	1	0.0533	双向
	青海→宁夏	4	0.0669	双向
	宁夏→青海	4	0.0281	双向
	宁夏→陕西	2	0.0082	单向
	宁夏→内蒙古	2	0.0541	单向

说明:(1)“→”表示因果关系方向,表示零假设为前一变量不是后一变量的 Granger 原因。(2)统计量 P 值为检验的概率值,若 P 值小于 0.05,表示因果关系中 5% 的显著性水平下成立,若 P 值小于 0.1,表示因果关系在 10% 的显著性水平下成立,反之,因果关系不成立。

如表 3 所示,在同一区域内,且地理位置相邻的两省,若两者间在经济发展水平和产业结构上不具竞争性,通常这两省间在生产性基础设施投入上不存在相互影响,如福建—广东、广东—海南等。若两省份之间经济发展水平具有相似性,则会产生较强的政治竞争性,如中部和东北两个经济区,省份之间在生产性基础设施投入上都存在相互影响,说明在这两个区域内的省与省之间的政治以及税收竞争也是非常激烈的。

从东部和西部地区的检验结果,我们还发现,在经济发达的东部地区,通常是经济发展较好的省份对相对较差的省份产生影响,如江苏、浙江对福建,山东对河北产生的单向影响,唯一例外的是天津对北京产生的单向影

响。而在西部经济欠发达区域,通常是经济发展较差的省(区)会对相对较好的省(区)产生影响,但云南对贵州产生单向影响是一例外。

此外,再以北京市为例来看基础设施支出对地区专业化指数的影响,模型为  $SPI_{it} = -0.48 + 0.11LogINFIt - 0.55$ ,需要滞后4阶才得到较为理想和显著的统计检验结果。说明生产性基础设施投入,要在4年后才会对地区专业化指数产生较为显著的影响,要引导区域的产业集聚,基础设施必须先行。

#### 四、结论

综合以上分析,在当前政府竞争的制度安排下,生产性基础设施投入对中国地区专业化指数具有较为显著影响,能够带来市场一体化程度的提高。而GDP的提高,会使市场更趋向于多样化。从公共产品供给的角度来看,中国区域经济发展差距与公共产品供给的区域不平衡,客观上存在着恶性循环关系,即累积循环效应。西部地区生产性基础设施的低投入,带来的是其地区专业化指数与东部地区的差距越来越大。中国地区间政府政治竞争导致了区域间市场一体化的差异越来越大。

为了缩小区域差距,实现区域市场一体化,首先,西部地区要继续加大基础设施投入,提高基础设施利用效率,降低与全国平均水平的差异。其次,由于生产性基础设施投入对市场一体化程度存在滞后性,经济欠发达地区要加快生产性基础设施的投入,引导产业集聚,提高市场一体化程度。

#### 参考文献:

- [1] 周黎安. 中国地方政府的晋升锦标赛模式研究——兼论中国地方保护主义和重复建设长期存在的原因[J]. 经济研究, 2007(7): 36 - 50.
- [2] Li, H. and L. Zhou, Political Turnover and Economic Performance: the Incentive Role of Personnel Control in China[J]. Journal of Public Economics, 2005, 89(9-10): 1743 - 1762.
- [3] Toshihiro Ithori, CC Yang. Interregional tax competition and intraregional political competition: The Optimal Provision of Public Goods under Representative Democracy[J]. Journal of Urban Economics, 2009, 66(5): 210 - 217.
- [4] 周黎安. 晋升博弈中的政府官员的激励与合作[J]. 经济研究, 2004(6): 33 - 40.
- [5] 徐现祥, 王贤彬. 任命制下的官员经济增长行为[J]. 经济学季刊, 2010(7): 1448 - 1466.
- [6] 踪家峰. 中国地方间政府竞争标尺——基于空间计量经济学的分析[J]. 经济评论, 2009(4): 5 - 12.
- [7] 范剑勇. 市场一体化、专业化与产业集聚趋势——兼谈对地区差距的影响[J]. 中国社会科学, 2004(6): 39 - 52.
- [8] 郭庆旺, 贾俊雪. 财政分权、政府组织结构与地方政府支出规模[J]. 经济研究, 2010(11): 59 - 72.
- [9] 刘洪泰. 地方政府竞争的正效应——一个蒂波特模型分析[J]. 山东工商大学学报, 2009(4): 58 - 72.
- [10] 魏后凯. 现代区域经济学[M]. 北京: 经济管理出版社, 2006: 207 - 209.
- [11] Douglass C North. Structure and Change in Economic History [M]. New York Norton & Company, Inc., 1981: 23.
- [12] Thomas Apolte. How tame will Leviathan become in institutional competition? Competition among Governments in the Provision of Public goods [J]. Public Choice, 2001, 107(3-4): 359 - 381.
- [13] Avinash Dixit, Joseph Stiglitz. Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity [J]. American Economic Review, 1977, 76(3): 297 - 308.

责任编辑: 常明明